

Morski Przegląd Gospodarczy



Bulletin of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni | Bulletin de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

Nr 3 | Gdynia, dnia 1 sierpnia 1946 r. | Rok 1

Inż. EUGENIUSZ KWIATKOWSKI

Miasta Morskie Rzeczypospolitej

Były i są narody doskonale usytuowane nad morzem, a mimo to psychika ich pozostała lądowa. Współcześnie do takich narodów należą Niemcy. Naród polski jest uzdolniony do ewolucji psychicznej i w ciągu ostatnich lat pięćdziesięciu przebył olbrzymią drogę naprzód. Ale przemiany te nie dokonają się samorzutnie. Już dziś wprzęga się szereg instytucji, które z wielkim zapałem, umiejętnością i poświęceniem, nawet wytrwałością i uporem szczepią drobnoustroje morskie w psychikę polską. Tę pracę należy uwielokrotnić i włączyć każdą realną możliwość do akcji. Jakże wielką i niczym niezastąpioną rolę w tej dziedzinie odegrać mogą miasta morskie Rzeczypospolitej. Żadna instytucja, żadna propaganda słowna nie może wykonać tego zadania ani tak masowo, ani tak demokratycznie, ani tak poglądowo, jak właśnie miasta morskie nowej Polski. Rozbudowując ustawicznie tematy pracy morskiej w ramach jednolitej, trwałej i aktywnej organizacji, tylko miasta morskie mogą szybko wytworzyć całe zespoły obywateli wiążących swój byt, swoje życie, swój światopogląd z morzem. Praca ta nie może być wykonywana ani szablonowo, ani choatycznie. Ona musi stanowić istotną część planu państwowego, musi być akcją skoordynowaną wśród samych miast. Nie najistotniejszym więc jest jakikolwiek szczegół programu pracy Związku Gospodarczego Miast Morskich. Ważnym natomiast jest to, by z woli i zrozumienia swych obowiązków przez miasta morskie powstała instytucja wyposażona początkowo przez państwo w skromne choćby środki działania, która harmonizując się wewnętrznie z polityką ogólno-państwową, inicjowałaby nową i realną treścią życie miast, łamałaby inercję, szczepiłaby psychikę morską we własnych środowiskach. Trzeba bowiem wreszcie stwierdzić i to: siła narodowej ekspansji leży w miastach. Ekspansji zarówno kulturalnej jak i materjalnej. Nie jest to równoznaczne z tezą przeciwstawienia miasta i wsi, tak samo jak serce człowieka nie jest przeciwstawieniem się pracy mięśni i płuc. Tak typowo rolniczy kraj jak Danja, wyciąga wszystkie konsekwencje ze swojej sytuacji nadmorskiej, bez surowców rozwija wielki przemysł, bez krępowania rozwoju rolnictwa realizuje wielkimi krokami swój proces urbanizacyjny. W okresie trzydziestolecia przedwojennego cyfra ludności wiejskiej wrosła o ok. 35%, cyfra ludności miejskiej o 70%. Ten ruch doprowadził do idealnej prawie równowagi pomiędzy ludnością żyjącą na wsi i żyjącą w miastach.

Ale żadne miasto na zapleczu nie przechodzi współcześnie tak głębokiej zmiany u samych podstaw swego bytu, jak to ma miejsce w miastach nadmorskich. Miasta te zrodzone zostały z morza i w swej wielowiekowej historii morzem przesiąkły. Jak szybko zaś odbywa się taki proces — realnym dowodem może być miasto Gdynia. Jeśli dziś szereg funkcji, w imię najwyższych korzyści społecznych, musi przejąć w swoje ręce państwo, nie może to powodować żadnej depresji. Kto wstaje w sposób zorganizowany do pracy, zwłaszcza w obliczu katastrofalnych ruin życia, ten temat pracy znajdzie zawsze. Miasta wybrzeża związane są tysiącem nierozerwalnych więzów z morzem a dziś więzy te należy wzmocnić nie rozluźniać.

Przykładowo można tylko wymienić żeglugę przybrzeżną. Z punktu widzenia polityki

morskiej i ekspansji handlu zagranicznego jest to dla państwa zagadnienie drugorzędne. Dla miast regionu morskiego jest to sprawa najważniejsza i najaktualniejsza, tworząca cały łańcuch realnych konsekwencji gospodarczych dla tych miast. Podobnych tematów i celów działalności można znaleźć znacznie więcej.

Formułuje te cele ogólnie program Komitetu Organizacyjnego Związku Gospodarczego Miast Morskich w sposób następujący:

1). Związek ten ma zadanie związać całe nowe wybrzeże polskie, składające się z elementów i części o różnej przeszłości historycznej, o różnej strukturze gospodarczej i etnograficznej w jeden, zwarty blok, jednorodny i powiązany z całym polskim zapleczem, świadomy roli eksponowanej nad morzem reduty pracy polskiej.

2). Związek ten ma współdziałać w stworzeniu na całym wybrzeżu warunków egzystencji i warunków realnej pracy gospodarczej dla dopływającej wciąż ludności polskiej, zasiedlającej miasta nadmorskie i portowe, ma budzić i krzewić kulturę gospodarczą i wysiłek zorganizowanej pracy.

3). Związek ten ma współpracować w zadaniu powiązania całego społeczeństwa polskiego z morzem i przedstawianie psychiki narodowej z lądowo-agrarnej na przemysłowo-morską.

4). Związek ten ma współdziałać, pośrednio i bezpośrednio, w przełamywaniu trudności na które napotykają miasta wybrzeża w akcji odbudowy i zagospodarowania oraz w akcji krzewienia wszelkich wartości regionalnych na terenie całego wybrzeża polskiego.

Gospodarstwo narodowe udowodniło już, że wiąże swe własne wysiłki z morzem. To współdziałanie przejawia się w dynamicznym rozroście pracy naszych portów morskich. Gdynia i Gdańsk w ciągu bardzo krótkiego czasu, dzięki ofiarnej i umiejętnej pracy bardzo wielu ludzi i licznych instytucji państwowych, pobiły już obecnie wszystkie dawne rekordy, w szybkości swej regeneracji. W tym roku nadchodzi okres regeneracji Szczecina. Oczy całej Polski zwrócone są obecnie na to miasto i ten port. Nowa Polska podejmie wszelki trud, wszelkie wysiłki, by Szczecin zrepolonizowany aż do najgłębszych fundamentów społecznych, uwolniony od wrogich elementów napływowego prusactwa, wszedł w orbitę pracy dla gospodarstwa polskiego, a następnie, by doszedł do pełni rozwoju swoich sił, służąc swą pracą, swą organizacją, swymi urządzeniami, swą magistralą odrzańską nie tylko Polsce, ale i innym narodom, które z tej współpracy gospodarczej zechcą korzystać. W kolejności wysiłku musi być skierowana również uwaga na Elbląg. Sytuacja tego portu tu uległa radykalnej zmianie. Przez półtora wieku był on odcięty od swego naturalnego zaplecza, a ten fakt nie pozostał bez wpływu na charakter portu i miasta. Obecnie reakcja zaplecza pocznie wywierać stopniowo zdecydowany wpływ na przywrócenie charakteru morskiego i temu portowi.

Musimy jednak wciąż mieć na uwadze, że porty i miasta nadmorskie są powiązane tysiącami węzłów. To nie są dwa, obok siebie ustawione martwe przedmioty, służące różnym celom, to jest w istocie rzeczy jeden, wielofunkcyjny, żywy organizm, który albo razem żyje w słońcu pracy i rozwoju, albo razem zamiera i ginie. To też w imię tych samych założeń, które od pierwszych dni wyzwolenia Polski spod jarzma pruskiej niewoli, skierowały tyle wysiłku na odbudowę i uruchomienie portów morskich i handlu morskiego, musimy jednak obecnie zwrócić szczególnie baczną uwagę na rozwój i rekonstrukcję pełnego życia w naszych miastach nadmorskich. W ciągu życia jednej generacji zespół miast w delcie Wisły—zawarty pomiędzy Gdynią i Gdańskiem, stanie się potężnym milionowym skupieniem ludności polskiej. To zadanie ma już swój samorzutny rozpęd dynamiczny. Ale istotnym celem naszym jest, by całe wybrzeże polskie, miasto za miastem, osiedle za osiedlem ,uzdrowisko za uzdrowiskiem, wieś za wsią zabiło najwyższym pulsem, największym dynamizmem, tak by cała przeszłość tego wybrzeża wydawała się tylko słabą wegetacją w porównaniu z wizją naszej przyszłości, nad naszym wybrzeżem Bałtyku.

Inż. WITOLD BIELSKI

Wytwórczość materiałów budowlanych w odbudowie Wybrzeża

Ruch budowlany znacznie wpływa na uaktywnienie życia gospodarczego. Dzieje się to dzięki temu, że wznoszone budowle oprócz zatrudnionych bezpośrednio przy budowie dają zatrudnienie licznym przemysłom obsługującym i pomocniczym. Wystarczy przejrzeć listę materiałów koniecznych na budowie, aby zdać sobie sprawę z ogromnej ilości zakładów przemysłowych, jakie muszą pracować, aby budowa była należycie zaopatrzona.

Odbudowa zniszczonych obiektów na Wybrzeżu i jego bezpośrednim zapleczu, jak również budownictwo nowe, dostosowane do narastających zadań i potrzeb wymagają olbrzymiego ruchu budowlanego, który z kolei musi być obsłużony przez ogromny aparat przemysłowy.

Sprawa zaopatrzenia w materiały budowlane posiada pierwszorzędne znaczenie dla każdego planu budowy, czy odbudowy, o ile ma on być realny.

Posiadanie jednak dostatecz-

nych rezerw materiałowych z punktu widzenia interesów ogólno-gospodarczych odbudowującego się terenu tym niemniej nie wyczerpuje zagadnienia. Chodzi również o to, gdzie potrzebne materiały są produkowane, a więc gdzie zostaje ulokowany aktualny dochód gospodarczy, wynikający z faktu budowania. Ten aktualny dochód powstaje oczywiście w Wytwórniach materiałów budowlanych, wówczas, gdy same wznoszone budowle będą rentowne dopiero z chwilą rozpoczęcia ich eksploatacji, a więc później.

Biorąc pod uwagę, jak to już wyżej wspomniano, ogromne rozmiary zamierzonego ruchu budowlanego na Wybrzeżu, zagadnienie usytuowania przemysłu materiałów budowlanych wzrasta do wielkich rozmiarów i dlatego winno być szczegółowo rozważone w ramach ogólnego planowania odbudowy.

Z rozważań należy wyłączyć te przemysły, które nie dają się lokować dowolnie, a jedynie w ściśle określonych miejscach nprz. w pobliżu węgla, wapienia, złóż kamiennych, materiału drzewnego itd. Planowanie w tym zakresie ogranicza również rozmieszczenie istniejących zakładów, które ze względu na swoją wielkość albo koszt budowy, nie mogą być przenoszone, ani dzielone.

Oczywiście wszelkie rozważania tego rodzaju należy zaczynać od zapoznania się z dotychczasowym stanem rzeczy. W tym wypadku interesującym i brzemiennym w następstwa faktem jest to, iż przed ostatnią wojną obszar obecnego województwa gdańskiego dzielił się na cztery strefy gospodarcze o różnych źródłach zaopatrzenia w materiały budowlane. Tak więc: dawna część Polski, obszar Wolnego Miasta, część wschodnio-pruska i część zachodnia, związana z obszarem właściwej Rzeszy. Każda z tych części posiadała własny przemysł, którego usytuowanie w niemałym stopniu zależało od przyczyn pozagospodarczych.

Rozwiązanie wszystkich nasuwających się problemów jest oczywiście trudne, żmudne i kosztowne, należy jednak mieć na uwadze ,że ogromnym ułatwieniem w tym zakresie jest upaństwowienie kluczowego przemysłu, a większość wchodzących tutaj zakładów musi być traktowana jako kluczowy przemysł.

W chwili obecnej brak jest powiązania funkcyjnego całości przemysłu materiałów budowlanych. Główną więzią organizacyjną są procesy technologiczne. Tak więc szereg przemysłów, jak nprz. okuć budowlanych, obróbki drewna dla celów budowlanych itp. są wyłączone ze Zjednoczeń przemysłu materiałów budowlanych. Natomiast Zjednoczenia te obejmują nprz. huty szkła butelkowego. Praktyka wykaże, czy jest to słuszne, jednakże i dziś przy planowaniu rozmieszczenia wytwórni, mających za zadanie obsługę ruchu budowlanego należy brać pod uwagę również zakłady czy gałęzie produkcji, znajdujące się w dyspozycji różnych Zjednoczeń a nawet Ministerstw.

W interesie sprawnej obsługi budownictwa Wybrzeża, jak również w interesie wykorzystania wszystkich pochodnych zysków, jakie daje wielki ruch budowlany, należy ulokować, względnie wykorzystać w obszarze gospodarczym Wybrzeża jak największą ilość Wytwórni, materiałów budowlanych, — oczywiście o ile warunki rentowności poszczególnych zakładów są odpowiednie.

W każdej ze wspomnianych czterech części, z jakich składa się obecne Woj. Gdańskie, istniał i istnieje odmienny przemysł. Część należąca przed 1939 r. do Polski w pasie nadmorskim posiadała słabo rozwinięty przemysł. Potężna rozbudowa Gdyni czerpała materiały budowlane z głębi Kraju. Nie znosząca dalekiego transportu cegła, sprowadzana była m. in. ze Śląska i z nad Sanu.

Obecnie na tym obszarze uruchomiono zaledwie kilka małych zakładów, w tej liczbie najmniejszą w Polsce cementownię w Wejherowie.

Część województwa, stanowiąca dawniej teren Wolnego Miasta, posiadała przemysł bardziej rozwinięty, niestety większość zakładów została zniszczona. Między innymi uległy zniszczeniu Zakłady płyt izolacyjnych w Gdańsku oraz szereg średnich cegielni w najbliższym sąsiedztwie Gdańska. Największa Fabryka Papy dachowej w Oruni znajduje się w odbudowie.

Część województwa prawobrzeżna posiadała liczne i dobrze urządzone zakłady, głównie ceramiczne, położone przeważnie w okolicach Elbląga. Tam wyrabiano dachówkę, którą kryto wszystkie niemal dachy Gdańska. Również pracowały tam fabryki papy, wyrobów metalowych, mat trzcinowych i inne. Zakłady te, w większości są zniszczone i uruchomienie ich wymaga znacznego wysiłku. Okręgowe Zjednoczenie Ministerstwa Odbudowy w najbliższym już czasie uruchomi kilka Zakładów.

Wreszcie ostatnia, zachodnia część województwa posiadała również dobrze rozwinięty przemysł, ogniskujący się głównie w Lemborgu. Kilka z tamtejszych cegielni jest już uruchomionych.

Pokłady żwirów, piasków budowlanych, kamienia są rozłożone po całym terenie Województwa i mogą być z łatwością eksploatowane. Podobnie przemysł drzewny jest dość silnie rozwinięty i rozłożony mniej więcej równomiernie.

Na tej z grubsza rozszkicowanej siatce, powstać musi wielki nowoczesny przemysł, mogący wypełnić zadania, o których wspomnieliśmy na wstępie. Powstaje pytanie, czy istniejące Zakłady mogą i mają być rozbudowane, czy istniejące ośrodki przemysłowe mogą być powiększone i wreszcie gdzie ma być ulokowany przemysł dotąd nie istniejący — przemysł nowych materiałów budowlanych. Ten ostatni problem jest bodaj najważniejszy. Chodzi o to, że wielkie plany budowlane mogą być wykonane jedynie przy użyciu nowoczesnych materiałów, a przede wszystkim nowoczesnej organizacji budownictwa.

Jak wiemy sprowadza się ona do zamiany odwiecznego „budowania“ na „montowanie“. Domy sprowadzane będą na miejsce budowy rozebrane na części. Części te będą wytwarzane w fabrykach domów. Przy pomocy odpowiednich urządzeń mechanicznych poszczególne elementy zostaną złożone i budynki w czasie, stanowiącym ułamek dawnego czasu budowy — oddane do użytku.

Otóż zagadnienie istotne będzie polegało na właściwym usytuowaniu takich fabryk elementów i niezbędnych dla tego rodzaju budownictwa a więc lekkich i specjalnych betonów, płyt izolacyjnych, głównie spilśnionych, standartowych części drewnianych i metalowych urządzeń wnętrz itd.

Że nie jest to jedynie fantazja dowodem jest budowa pierwszej tego rodzaju fabryki na terenie Wybrzeża pod Gdynią. W ciągu dwu miesięcy pierwsza seria domów w częściach systemu „N H“ zostanie oddana do montażu

Opracowanie planów rozmieszczenia przemysłu materiałów budowlanych na Wybrzeżu, maksymalne wykorzystanie jego życiodajnych właściwości (może raczej pracodajnych) jest niewątpliwie jednym z pilniejszych zadań, które bez zwłoki muszą być postawione na porzdku pracy odbudowy. Wielkie zagadnienia, związane z bezpośrednią eksploatacją morza, zależą bardziej niż na pierwszy rzut oka wydawać się może, od prawidłowego rozwiązania tego właśnie zagadnienia.

Nie jest tu miejsce rozwijać założenia ideowe takiego planu. jednakże z dużą dozą prawdopodobieństwa można przewidzieć kilka założeń, na których plan taki musi być oparty.

Przedewszystkim więc wykorzystanie aż do granic możliwości stanu istniejących urządzeń i zakładów. Sytuowanie nowych zakładów w najbliższym sąsiedztwie podstawowych surowców i dróg wodnych. Wreszcie wykorzystanie istniejącego uzbrojenia przemysłowego i mieszkalnego w tych terenach, które straciły dotychczasowe zadania.

Jeżeli chodzi o wykaz skupienia zakładów, zwłaszcza należących do grupy fabryk elementów to najkorzystniejszym ośrodkiem wydaje się wraz z najbliższą okolicą niewątpliwie Elbląg. Ośrodek ten jest wymarzonym miejscem na stworzenie pierwszego tego rodzaju ośrodka w Polsce.

Prowadzone prace badawcze i przygotowawcze przez wszystkie zainteresowane Instytucje pozwalają spodziewać się, że na tym odcinku pilne zadania odbudowy zostaną rozwiązane bez zwłoki.

Mgr. TADEUSZ DZIEKOŃSKI

Wybrzeże—jako teren turystyczny i wycieczkowy

Ze wszech miar słuszne i trafne hasło „Pracujesz na lądzie — odpoczywaj na morzu“ nie znajdowało u nas przed wojną pełnej realizacji. Turystyka na Wybrzeżu, podróże i wycieczki morskie były dostępne tylko dla ograniczonego kręgu ludzi, ludzi dobrze sytuowanych, dla których pobyt nad morzem lub wycieczki morskie nie były bynajmniej w wielu wypadkach zasłużonym wypoczynkiem po pracy, lecz jedną więcej rozrywką, urozmaiceniem, bądź zwykłym zabiciem czasu. Wprawdzie w ostatnich latach przed wojną podjęte zostały próby zorganizowania **popularnej masowej** turystyki na nasze Wybrzeże i w różne okolice kraju, jednak nosiły one raczej charakter krajoznawczy, a krótki czas trwania tych wycieczek (tzw. pociągi popularne) i warunki podróży bynajmniej nie czyniły zadość warunkom jakim odpowiadać musi pojęcie — wypoczynku.

Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy, była szczupłość naszych granic morskich, niewielka ilość miejscowości wypoczynkowych na Wybrzeżu — słowem brak szerokiego oddechu, kóry tamowany był w wąskim gardle „korytarza“.

Te ograniczone możliwości terenowe oraz względy klimatyczne (krótki sezon) powodowały wielkie zagęszczenia turystów i kuracjuszy na małym terenie Wybrzeża i niewielkiej rozpiętości czasu — stąd trudności mieszkaniowe, kwaterunkowe, aprowizacyjne, komunikacyjne a wreszcie wysokie ceny pobytu i utrzymania.

Dziś, te wszystkie przeszkody objektywne i subiektywne nie istnieją. Dziś posiadamy zamiast wąskiego kilkudziesięciokilometrowego wybrzeża — granicę morską przeszło 500-kilometrową. I to jest pierwszym decydujcym warunkiem, który umożliwia nie tylko ogromny rozwój turystyki na Wybrzeżu ale również jaknajpełniejsze jej upowszechnienie. Zamiast kilku zaledwie miejscowości wypoczynkowych nad pełnym morzem (Karwia, Jasrzębia Góra, Jastarnia), mamy ich dziś na długim pasie wybrzeża od Elbląga po Szczecin kilkadziesiąt malowniczo położonych, całkowicie przystosowanych do ruchu letniskowego, gotowych na przyjęcie wielkich rzesz turystów, że wymienimy tylko: Ustkę, Kołobrzeg, Derłowo i wile innych. Zamiast stłoczenia w kilku ekskluzywnych miejscowościach kąpielowych, chorujących z reguły na brak pomieszczeń w sezonie, mamy dziś ogromną skalę tych miejscowości. Obok renomowych: Sopot, Oliwy, Juraty, Orłowa, szereg mało znanych społeczeństwu polskiemu, lecz nie mniej pięknych a z pewnością bardziej nadających się na wypoczynek (Ustka) — rozporządzających wszystkimi walorami turystycznymi. To samo dotyczy pobliskiego, jak i dal-

szego zaplecza, które prócz Kaszubskiej Szwajcarji, wzbogaciło się o ziemie Mazurskie i Pomorze Zachodnie.

Oprócz wykorzystania walorów naszego Wybrzeża dla celów **kuracyjno - wypoczynkowych** w ramach zorganizowanego ruchu świata pracy co umożliwia najskuteczniejszą regenację sił fizycznych: robotnikom fabryk, górnikom, hutnikom i pracownikom umysłowym konieczną rzeczą jest spopularyzowanie **ruchu turystycznego i wycieczkowego** na tereny całego Wybrzeża i to zarówno wśród społeczeństwa starszego jak i młodzieży.

Wybrzże nasze powinno stać się ośrodkiem wypoczynkowym i wycieczkowym nie tylko dla wewnętrznego ruchu turystycznego. Ma ono wystarczająco atraktyczne walory, aby przyciągnąć turystów zagranicznych. Dotyczy to zarówno ruchu turystycznego z krajów środkowej Europy (np. Czechosłowacja, Węgry), z krajów skandynawskich (Szwecja, Norwegja, Dania), a wreszcie anglo-saskich. Jeśli już przed wojną, gdy posiadaliśmy zaledwie skrawek wybrzeża i jeden port własny, cudzoziemcy chętnie zwiedzali i pozostwali na dłuższy pobyt w naszych miejscowościach nadmorskich, to obecnie atrakcyjność pobytu nad naszym morzem jest o wiele większa i bardziej urozmaicona. Ponadto nie należy zapominać, że w naszych granicach znajduje się obecnie szereg miejscowości kuracyjnych i wypoczynkowych, które zyskały już dawno renomę światową. Dotyczy to zarówno miejscowości nadmorskich jak i miejscowości na ziemiach odzyskanych na Zachodzie.

Jeśli przed wojną, przy ograniczonych możliwościach turystycznych, przybywało do Polski rzeczytnie rocznie 70 tysięcy turystów zagranicznych a ich wydatki w Polsce przekraczały kwotę 50 milionów zł. (przedwojennych), to obecne walory turystyczne naszego kraju stwarzają o wiele korzystniejsze warunki dla ruchu zagranicznego. Ruch ten ma dwojakie znaczenie. Dla gospodarki narodowej oznacza przypływ walut, a więc daje ten sam efekt co eksport towarów, wpływa na rozwój i podniesienie szeregu przemysłów: komunikacyjnego, hotelowego, gospodniego, widowiskowego i wogóle obrotów handlowych w kraju.—

Z punktu widzenia politycznego i kulturalnego, zagraniczny ruch turystyczny stanowi celowy środek propagandy, zwlczania uprzedzeń, błędnych opinii, poznawania dorobku kraju, jego zdobyczy gospodarczych socjalnych, kulturalnych i naukowych.

Jest rzeczą zrozumiałą, że nasilenie i rozwój tego ruchu stoi w ścisłej zależności przedewszystkim od normalizacji międzynarodowej i krajowej komunikacji kolejowej, morskiej i lotniczej. Dziś, i w najbliższym czasie istnieją pod tym względem duże trudności, które pokonywane mogą być tylko stopniowo. Dlatego też zagadnienie turystyki zagranicznej w szerszym zakresie przynajmniej w roku bieżącym nie ma widoków powodzenia. Tym nie mniej jednak, jeśli chodzi o turystykę na odcinku nadmorskim należałoby jeszcze w obecnym sezonie zapoczątkować organizację przyjazdu cudzoziemców na Wybrze ze Szwecji, z którą nas łączą ożywione stosunki handlowe, współpraca gospodarcza i społeczna. Szacunek i uznanie jakimi cieszy się nasz naród i państwo w społeczeństwie szwedzkim, „egzotyzm“ — jakie dla kraju który nie zaznał wojny, dają ruiny naszych miast, stanowią grunt podatny dla propagandy turystycznej w Szwecji na rzecz Polski. Ułatwienia w uzyskaniu wiz indywidualnych i zbiorowych, udogodnienia komunikacyjne (bezpośrednie połączenie Warszawa - Szotckholm), nalezyta organizacja pobytu i wycieczek na Wybrzeze powinny przynieść pozytywny efekt.

Delegat Rządu dla spraw Wybrzeża w swej pracy „Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem“ w następnych słowach określił znaczenie turystyki nadmorskiej: „Wybrzeże polskie posiada wielkie walory turystyczne. Obok Śląska Dolnego, Tatr i Podkarpacia, wybrzeże morskie Polski ma głęboki urok piękna. Państwa, które umiały rozwiązać to zagadnienie, czerpały z turystyki znaczne dochody. Równocześnie zaś rozwój turystyki nadmorskiej przyczyniłby się do zbogacenia ludności Wybrzeża, stałby się wielkim przeglądem pokazowym wysiłku i działalności Rządu w tej dziedzinie, pogłębiałby stale zrozumienie celów polityki morskiej w społeczeństwie. Jeżeli, która dzielnica, to Pomorze najłatwiej mogłoby w przyszłości przyciągnąć obcych turystów“. ... „Turystyka i prawo do odpoczynku po wytężonej pracy winny ulec demokratyzacji. Udzielając pomocy kredytowej możnaby skłonić instytucje społeczne, związki zawodowe, ubezpieczalnie, centrale gospodarcze, do budowy robotniczych i urzędniczych domów wypoczynkowych na Wybrzeżu. Dla młodzieży zaś należałoby połączyć turystykę z akcją rozwoju wychowania fizycznego i sportu. Do tych celów nadaje się nie tylko samo wybrzeże, ale i całe Pomorze“.

Zdajemy sobie wszyscy sprawę, że ogrom zniszczeń, wysuwa na czoło w hierarhii naszych wielorakich potrzeb-zagadnienia i prace najbardziej podstawowe: — odbudowa komunikacji, przemysłu, rolnictwa, odbudowa portów i miast. Te prace muszą **zaabsorbować gros** naszych wysiłków i środków materjalnych. Tem nie mniej jednak, nawet tak pozornie drugoplanowe zagadnienie, jakim jest turystyka nie może pozostać w zapomnieniu i zaniedbaniu. Postawiona należycie, spopularyzowana, udostępniona dla szerokich mas, turystyka jest czynnikiem podnoszącym walory duchowe, zdolność fizyczną, zdrowie człowieka, jest pozytywnym zjawiskiem gospodarczym — i na tym polega jej wartość, wartość często niedoceniana, lecz bezsprzecznie istotna.—

Porty — Żegluga — Stocznie

Sprawa specjalizacji portów polskich

W dniach 14 i 15 czerwca odbyła się w Bydgoszczy pierwsza konferencja Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego przy udziale przedstawicieli władz centralnych, świata nauki oraz specjalistów fachowców. W wyniku dwudniowych obrad, na których program złożyło się 11 referatów branżowych na temat specjalizacji portów oraz niezwykle interesująca i wyczerpująca dyskusja, konferencja uchwaliła szereg rezolucyj dotyczących zakresu i metod badań naukowych, w zakresie specjalizacji polskich portów morskich.

Wobec stwierdzenia, że w chwili obecnej byłoby rzeczą przedwczesną nakreślać każdemu z trzech naszych głównych portów morskich zadania specjalne, konferencja stwierdziła, że odnośne badania winny iść w najbliższym czasie w kierunku ustalania zasad planu państwowego co do przekształcenia struktury gospodarczej nowego państwa polskiego oraz w kierunku ustalania zasad i celów polskiej polityki handlowej i żeglugowej w jej relacjach zewnętrznych. W obecnym układzie sił rzeczy każdy z trzech portów — Szczecin, Gdańsk, Gdynia — spełnia rolę portu uniwersalnego; na najbliższą przyszłość charakter obrotów przeładunkowych tych portów winien być uzależniony od ich realnych możliwości technicznych. Niemniej z czasem każdy z tych portów będzie mógł zyskać charakter specjalny dzięki położeniu szczególnego akcentu na pewien typ przeładunków.

Naukowa Komisja Morska Instytutu zaleciła Wydziałowi Morskiemu Instytutu Bałtyckiego zorganizowanie ankietowego zbadania zagadnienia obsługi przeładunkowej i tranzytowej ładunków drobnicowych w portach polskich w zakresie wywozu i przywozu — na następną sesję komisji przed końcem br.

Na zakończenie konferencja uchwaliła, że Instytut Bałtycki, jako naczelna instytucja naukowa w zakresie morskim, winien rozszerzyć swe prace badawcze na tym odcinku na całość problemów morskich, a w szczególności na metody organizacji przedsiębiorstw usługowych, handlu, przemysłu, ośrodków dyspozycji lokalnej, wreszcie instytucyj kulturalno - gospodarczych — w rozumieniu, że wszystkie te elementy życia portu nie powinny być rozważane w oderwaniu od siebie i żadnemu z nich nie można przyznać bezwzględnego pierwszeństwa. W pracach swych Instytut Bałtycki nie będzie się ograniczał do odtworzenia i ulepszania przemijających form i metod, lecz przeciwnie, będzie wyciągał pełne i aktywne wnioski z głębokich przemian zachodzących zarówno w ustroju społeczno-gospodarczym Rzeczpospolitej jak i w ustroju gospodarstwa światowego.

Wzrost możliwości eksploatacyjnych w portach polskich

Stan elewatorów zbożowych w Gdańsku i Gdyni: w eksploatacji 10-cio tonowy elewator w Gdyni i 9-cio tonowy w Gdańsku. Mały elewator tranzytowy nad Motławą, wymagający jedynie naprawy torów, będzie dostępny tylko dla małych statków. W Szczecinie, w związku z przejęciem przez władze polskie od władz radzieckich szeregu nowych obiektów, przybył elewator zbożowy 43 000 ton, wymagający znaczniejszego remontu.

W Gdyni liczba czynnych dźwigów wzrosła z 23 na 25 sztuk, w Gdańsku pozostała niezmieniona ilość 19 dźwigów, z tym jednak, że oddano do eksploatacji szereg dźwigów wyremontowanych, co umożliwiło wycofanie z pracy do remontu dźwigów uszkodzonych. W związku z tymi przesunięciami zwiększona została liczba dźwigów na zachodnim nabrzeżu Basenu Górniczego, celem zadośćuczynienia ustalonym z przedstawicielami hutnictwa przeładunkom rudy w ilości 130 ton miesięcznie. Wydajność ogólna dźwigów wzrosła w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu ze styczniem o 22% dla Gdańska i 16% dla Gdyni W remoncie znajduje się 10 dźwigów w Gdyni i 14 dźwigów w Gdańsku.

Pojemność gotowych do eksploatacji zbiorników dla produktów naftowych wzrosła w Gdańsku z 33 400 m3 do 41 200 m3. W Gdyni, po uruchomieniu zbiorników naOksywiu o pojemności 21 600 m3, pojemność łączna zbiorników wzrosła do 32 200 m3. W Szczecinie 3 stacje zbiornikowe: jedna na 3 000 m3, druga na 4 200 m3 i trzecia na 22 000 m3, znajdują się w remoncie, przy czym termin wykonania pierwszych 2-ch naznaczony jest do 1 lipca, trzeciej ma być uskuteczniony w ciągu 8 tygodni.

PRACE POZA OKRĘTOWE W STOCZNIACH

Stocznia Nr. 1 w okresie sprawozdawczym remontowała i oddała 6 chwytaków do dźwigów, prace przy dalszych 4 rozpoczną się. Oddano P. K. P. wyremontowany pierwszy kocioł parowozowy, dalsze 14 zostały już wykonane od 20 — 90%.

Prace przy moście w Pruszczu dobiegają również końca, obecnie są wykonane już w osiemdziesięciu procentach.

Stocznia Nr. 2 wykończyła remont elewatora zbożowego dla GUM'u i wykonuje obecnie dla cukrowni w Malborku remont 2 kotłów, kaloryzatorów, konstrukcji hali wyparek, schody i podesty.

Stocznie Gdyńskie zmontowały około 1200 samochodów UNRRA typu Dodge, Ford, Willys itp.

POLSKIE DROGI WODNE

Przedsiębiorstwo państwowe **Polskie Drogi Wodne**, utworzone dekretem z 5. IV. 1946 (Dz. U. R. P. Nr. 14, poz. 102), posiada osobowość prawną i ma być prowadzone według zasad handlowych z uwzględnieniem potrzeb Państwa oraz interesów życia społecznego. Do zadań tego przedsiębiorstwa należy: 1) budowa i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych i portów, 2) eksploatacja żeglugi i portów na śródlądowych drogach wodnych, 3) budowa, utrzymanie i eksploatacja stoczni na śródlądowych drogach wodnych, 4) budowa, utrzymanie i eksploatacja zbiorników wyrównawczych, budowa związanych z nimi zakładów o sile wodnej, wyzyskanie siły wodnej na zbiornikach i stopniach kanalizacyjnych dróg wodnych. Bliższą organizację i funkcjonowanie przedsiębiorstwa określi statut, który wyda Rada Ministrów.

O WZNOWIENIE STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z PALESTYNĄ

W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Katowicach odbyła się konferencja w sprawie wznowienia stosunków handlowych Polski z Palestyną. W konferencji tej wziął udział dyrektor Izby Handlowej Palestyńsko-Polskiej w Tel-Avivie dr N. Grosskopf, który zobrazował obecne możliwości eksportowe i importowe Palestyny. Palestyna może do Polski eksportować owoce, przedewszystkim cytryny, olejki eteryczne, koncentraty itp. Z Polski pragnęłaby Palestyna importować żelazo różnych gatunków, cynk, blachę cynkową, biel cynkową, drzewo, wyroby drzewne (meble, artystyczne przedmioty użytku domowego, zabawki), ceramikę sanitarną, porcelanę użytkową, szkło użytkowe, pierze w stanie surowym, grzyby suszone, konserwy jarzynowe itp.

Przegląd ustawodawczy

DEKRET O FINANSACH KOMUNALNYCH

z 20. III. 1946 (ogłoszony w tymże Dz. U. R. P. Nr. 19, poz. 129) zapewnia samodzielność finansową związkom samorządu terytorialnego, których organa wymierzają podatki komunalne i bezpośrednio dysponują nimi. Omawiany dekret przewiduje natomiast dla izb przemysłowo-handlowych i rzemieślniczych tylko po 1% wpływów z podatku obrotowego. Te wpływy przypadają izbom w formie dotacyj z funduszów Skarbu Państwa (art. 19). Tymi dotacjami dysponują właściwi ministrowie, co pośrednio uzależnia izby od władz centralnych. Takie unormowanie sprawy nie spełnia postulatu ustabilizowania samodzielnych podstaw finansowych Izb. Współczesne łączne ujmowanie zadań zarówno samorządu terytorialnego jak i gospodarczego w ramach „samorządu funkcjonalnego" (rozwijanego przez St. Tołwińskiego w pracy p. t.: „Zagadnienie samorządu w świetle doświadczeń demokracji ludowej 1946), wymaga analogicznego zapewnienia samodzielności finansowej także samorządowi gospodarczemu, w celu dalszej demokratyzacji życia gospodarczego (postulowanej przez S. Szera, naczelnika Wydziału Prawa Cywilnego Ministerstwa Sprawiedliwości w rozprawie: „Demokratyzacja życia gospodarczego w świetle ustawodawstwa" w wydawnictwie urzędowym „Wymiar Sprawiedliwości w Odrodzonej Polsce", 1945, str. 50 nast.).

Wpływy z kart rejestracyjnych w 1946 i 1947 r. Minister Skarbu ma w całości przekazać związkom samorządu terytorialnego (art. 28): dla izb przemysłowo-handlowych bezpośrednio zainteresowanych i współdziałających w rejestracji przedsiębiorstw, nic z tego tytułu nie przewidziano mimo, iż zwłaszcza w 1945/6 r. izby doznały znacznego obciążenia kosztownymi czynnościami w zakresie przejmowania przedsiębiorstw na własność państwa, w zakresie montowania poziomej i pionowej organizacji branżowej i t. p.

Dekret o finansach komunalnych dopuszcza pobieranie przez terytorialne związki samorządowe m. inn. **opłat targowych** od handlu w miejskich halach targowych lub na targowiskach: pobieranie opłat od artykułów żywności, dostarczonych przez producentów rolnych, jest dozwolone tylko w razie sprzedaży tych artykułów w miejskich halach targowych. Opłaty te muszą być zatwierdzone przez prezydia rad narodowych hierarchicznie wyższego stopnia.

Dekret pozwala związkom samorządowym pobierać **zaliczki** od osób, korzystających z komunalnych zakładów i przedsiębiorstw (art. 12), oraz pobierać m. inn. od zainteresowanych właścicieli nieruchomości i przedsiębiorstw **specjalne dopłaty** na urządzenia i zakłady dobra publicznego oraz na komunalne przedsiębiorstwa komunikacyjne (art. 13, 15 i 16); przewidziano specjalne dopłaty od osób, nadmiernie zużywających drogi.

DEKRET O ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM KRAJU

Planowe Zagospodarowanie Przestrzenne Kraju wprowadzono dekretem z 2. IV. 1946 r, (ogłoszonym w Dzienniku Ustaw z 21.V.1946 Nr 16 poz. 109). Dekret wprowadza obowiązek dostosowania wszystkich poczynań (publicznych i prywatnych) w zakresie użycia terenu i rozmieszczenia ludności do planów zagospodarowania przestrzennego, sporządzanych w dostosowaniu do wieloletnich planów gospodarczych i inwestycyjnych. Minister Odbudowy w drodze rozporządzenia ustali warunki, którym powinien odpowiadać plan zagospodarowania przestrzennego i wyda przepisy o sposobie sporządzania planów. Gł. Urz. Planow. Przestrzennego wespół z Centralnym Urzędem Planowania sporządza plan krajowy, uchwalany w trybie ustawodawczym. Wchodzące w skład urzędów wojewódzkich Regionalne Dyrekcje Planowania Przestrzennego sporządzają plany regionalne, uchwalane przez Wojewódzkie Rady Narodowe. Zarządy miejskie miast wydzielonych względnie wydziały powiatowe pozostałych osiedli - jako miejscowe urzędy planowania przestrzennego — w zasadzie sporządzają plany miejscowe, uchwalane przez terenowo właściwe rady narodowe. Organami opiniodawczymi są: Główna Rada Planowania i Regionalne Rady Planowania. Ich skład, zakres działania, kadencje i sposób powoływania członków ustali rozporządzeniem Minister Odbudowy.

Osoby zainteresowane mają prawo zapoznawać się z projektowanymi planami w terminach ogłaszanych i mogą przeciw planom miejscowym wnosić zarzuty w ciągu 2 tygodni po upływie (ogłaszanego) okresu wyłożenia planu do publicznego przeglądu. Ogłasza się też o dniu przystąpienia do sporządzenia planu: od tego dnia organ sporządzający plan może zawieszać do lat trzech rozpatrzenie wniosków bądź o pozwolenie na zmianę przeznaczenia terenu, bądź o pozwolenie na inwestycję, a w szczególności na budowę, odbudowę, przebudowę i powiększenie albo zmianę przeznaczenia budynku, — jeżeli te zamierzenia są sprzeczne z projektowanymi zasadami planu. Od decyzji zawieszającej służy odwołanie (art. 34).

Do zakresu działania miejscowych urzędów planowania przestrzennego należy także przeprowadzenie kontroli inwestycyj w przedmiocie zgodności z planem miejscowym i zawieszanie robót, prowadzonych niezgodnie z tym planem (art. 14). Od ogłoszonego dnia mocy obowiązującej planu — Państwu i związkom samorządu terytorjalnego służy prawo nabycia w drodze wywłaszczenia terenów, przeznaczonych w/g planu na cele użyteczności publicznej lub budownictwa społecznego. Jeżeli po upływie roku od rozpoczęcia ustalonego okresu realizacji planu nie przystąpiono do użytkowania gruntu lub nie podjęto na nim inwestycyj na planowane cele, służy Państwu, związkom samorządu terytorialnego oraz jednostkom samorządu zawodowego i gospodarczego prawo nabycia tego gruntu na powyższe cele w drodze wywłaszczenia (art. 37). Zobowiązano też w ramach planu miejscowego właścicieli gruntów prywatnych przed ich zabudowaniem (dobudowaniem) do wykupu przyległych skrawków terenów publicznych.

Za niestosowanie się do planów i odnośnych zarządzeń władz grozi areszt do roku i grzywna.

Plany zabudowania, które uprawomocniły się przed wejściem w życie omówionego dekretu (t.j. przed 21. V. 1946) mogą być w ciągu 2 lat zmienione bez odszkodowania dla osób zainteresowanych.

Odtwarzanie patentów i znaków towarowych przeprowadza Urząd Patentowy w Warszawie (ul. Lwowska 15), gdyż w czasie powstania warszawskiego w 1944 r. wszystkie akta tego Urzędu spłonęły tak, że nawet nie zachowały się wykazy udzielonych patentów i zarejestrowanych wzorów i znaków towarowych.

Podatek od spożycia w zakładach gastronomicznych do 10% należności za spożycie dozwolono pobierać gminom miejskim na ich obszarze, a powiatowym związkom samorządowym na obszarze gmin wiejskich — w latach 1946 i 1947. Tym podatkiem może też być obciążone spożycie artykułów, objętych monopolami państwowymi (art. 39).

Przemysł — Handel — Rzemiosło

MINISTER MINC O INICJATYWIE PRYWATNEJ

Agencja Prasowo-Informacyjna API podaje:

Wobec szerzonych plotek, że Rząd odnosi się nieprzychylnie do inicjatywy prywatnej i nadchodzących równocześnie wiadomości o wypadkach samowoli władz administracyjnych wobec rzemieślników i drobnych przemysłowców, Stronnictwo Demokratyczne zwróciło się do przewodniczącego Komitetu Ekonomicznego Ministra Przemysłu ob. Hilarego Minca z prośbą o autorytatywną wypowiedź w tej sprawie.

Minister Minc złożył przedstawicielom Stronnictwa Demokratycznego następujące oświadczenie:

Rola inicjatywy prywatnej w przemyśle i rzemiośle nie tylko nie jest pominięta w naszych planach gospodarczych, ale przewidujemy stały rozwój zarówno prywatnego przemysłu jak i rzemiosła. Będziemy się starali usunąć wszelkie tendencje dyskryminacyjne lub fakty samowoli organów podległych naszej administracji. Przez popieranie Centrali Zaopatrzenia i Zbytu przy Izbach Rzemieślniczych chcemy wzmóc produkcję rzemieślnika i równocześnie zainicjować możliwie rentowny eksport oparty o wysoką jakość i walory estetyczne naszych wyrobów. Przez popieranie zrzeszeń branżowych przemysłu prywatnego chcemy wzmóc produkcję przemysłu prywatnego i ułatwić jego zaopatrzenie i zbyt z uwzględnieniem możliwości eksportowych. W ramach planów kwartalnych i rocznych w przemyśle dążymy do ustalenia ścisłych form współpracy pomiędzy przemysłem państwowym i prywatnym. W tym celu będą zwołane wspólne konferencje zjednoczeń przemysłu państwowego i ich odpowiedników w formie zrzeszeń branżowych przemysłu prywatnego. Przewidujemy również sprzedaż i dzierżawę zakładów przemysłowych poniemieckich celem ożywienia działalności inicjatywy prywatnej na Ziemiach Odzyskanych.

W stosunku do chałupnictwa, drobnej galanterii, wyrobnictwa ludowego będziemy dążyć do udzielenia finansowej i organizacyjnej pomocy dla tysięcy rozproszonych warsztatów pracy tak, aby dzięki pomocy państwa przemysł ludowy doszedł do rozkwitu, osiągając równocześnie wysoki poziom artystyczny.

ZE ZJAZDU KUPIECTWA WOJ. GDAŃSKIEGO W OLIWIE

W Oliwie odbył się w sali tamtejszego Zrzeszenia Kupców nadzwyczajny zjazd Rady Delegatów Związku Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego, z udziałem przedstawicieli Delegata Rządu i Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, sędziego Mossakowskiego, przewodn. gdańskiej MRN i nacz. Sztolcenberga z gdańskiego Wydziału Aprowizacji i Handlu.

Zjazd otworzył prezes Związku, ob. Marchlewski, który nawiązał do pierwszego zjazdu kupiectwa polskiego w roku 1919, w czasie kiedy jeszcze przed ustaleniem granic, delegaci Gdańska, Sztumu, Kwidzynia itd. manifestowali swą łączność z gospodarką ojczystą. W czasie wojny 60% aktywu organizacyj kupieckich wyginęło, ale reszta doczekała się zjednoczenia wszystkich polskich ziem nadmorskich.

Kupiectwo gdańskie w pełni świadome jest swej roli w państwie i gospodarce krajowej. Pozytywnie nastawione ono jest do spółdzielczości zdrowej, opartej na rzetelnej, kupieckiej kalkulacji i podstawach uzyskanych z kapitałów udziałowców.

Referat wygłosił dyr. Sikorski z Rady Naczelnej pt. „Pozycja handlu prywatnego w ogólnym obrazie gospodarczym Państwa".

W dalszych referatach omówiono „osadnictwo miejskie na Ziemiach Odzyskanych" oraz „zwalczanie dzikiego handlu jako szkodnictwa gospodarczego".

W końcowej części Zjazdu obecni przyjęli sprawozdanie z działalności Związku i zatwierdzili przedłożony plan budżetowo - finansowy na II półrocze 1946 roku.

KONCESJONOWANIE PRZEMYSŁU GASTRONOMICZNEGO

Koncesjonowanie Przemysłu Gastronomicznego omówiono w Nr 1 (str. 12) naszego pisma. Uzupełniająco podajemy: Sąd Rejestrowy w Gdyni rozesłał wezwania do zarejestrowanych przedsiębiorstw przemysłu gastronomicznego o wykazanie do 17.VI.1946 r., iż złożono do właściwego zarządu miejskiego (w miastach wydzielonych) wzgl. starostwa (referat aprowizacji i handlu) podanie o udzielenie koncesji i uzgodniono brzmienie firmy przedsiębiorstwa z jej oznaczeniem stosownie do wymogów rozporządzenia wykonawczego z 23.II.1946 (Dz. U. R. P. Nr 12 poz. 83). Przeto zarejestrowane przedsiębiorstwa gastronomiczne winny przedłożyć Sądowi Rejestrowemu do dnia 17.VI.1946 dowód złożenia podania o koncesję (która podlega opłacie stemplowej w kwocie 400 zł i administracyjnej w wysokości 2000 zł) oraz zaświadczenie właściwego zrzeszenia zawodowego co do uzgodnienia brzmienia firmy. O ile zaś dotychczasowe oznaczenie przedsiębiorstwa nie odpowiada prawnemu określeniu restauracji, baru, bufetu, paszteciarni, kawiarni, cukierni, winiarni, piwiarni, pokoi gościn. przy handlu win, wódek i tp., herbaciarni względnie jadłodajni, należy dokonać zmiany sprostowawczej przy zgłoszeniu do Sądu Rejestrowego zmiany firmy (gdy wymienione oznaczenia wchodzą w skład firmy).

OGRANICZENIA OBROTU MIĘSEM

Ograniczenia obrotu mięsem; jego przetworami i tłuszczami zwierzęcymi (słonina, łój, sadło, boczek, smalec) zakaz obrotów w dniach bezmięsnych (w środy, czwartki i piątki), ograniczenia konsumpcyjne w przedsiębiorstwach gastronomicznych i gospodnich, (w dniach „mięsnych" do 100 g na osobę), uniedostępnienie odbiorcom mięsa i jego przetworów w dniach bezmięsnych, normuje rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z 24.IV.1946, ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. P. z 23.V.1946 (Nr 18 poz. 121), — pod groźbą aresztu do 6 miesięcy i (lub) grzywny do 500.000 zł tudzież konfiskaty towaru. Trzykrotne ukaranie stanowi podstawę do odbioru koncesji na prowadzenie przedsiębiorstwa. Ograniczenia powyższe obowiązują od 23.V.1946 r, z którym to dniem uchylono poprzednie rozporządzenie z 1.II.1946 (Dz. U. R. P. Nr 9 poz. 68). Zakaz obrotów w dni bezmięsne nie obejmuje mięsa, tłuszczów i potraw z drobiu, królików i dziczyzny.

OGÓLNOKRAJOWE TARGI JESIENNE „ODZIEŻ I DOM" W POZNANIU

W dniach od 21—30 września br. odbędą się w Poznaniu pierwsze po wojnie Targi pod hasłem „Odzież i Dom". Na ten cel zostaną przeznaczone pawilony nr. 5, 6 i 7, tj. część hal targowych od ul. M. Focha. Opłata za metr kw. wynosi zł 1.000,— w hali, zł 500,— w podcieniu i zł 300,— na wolnym polu. Wielkość stoisk przewiduje się na 30 mtr. kw.

Te pierwsze powojenne Targi w Poznaniu będą zajmowały z konieczności małą przestrzeń Targów, które znacznie zostaną rozbudowane do wiosny przyszłego roku, tak, że Międzynarodowe Targi w Poznaniu odbędą się na przyszły rok w normalnym przedwojennym terminie (koniec kwietnia początek maja). Projektowana na przyszłość powierzchnia Targów wynosi 100,000 mtr. kw. zabudowanej powierzchni w stosunku do 44,000 mtr. kw. przed wojną. Ogólnopolski konkurs architektoniczny na odbudowę Targów zostanie wkrótce rozpisany.

Najbliższą imprezą targową zagraniczną urządzaną przez Międzynarodowe Targi w Poznaniu będą Targi w Sztokholmie w czasie od 24. 8. — 30. 9. br.

WARSZTATY RZEMIEŚLNICZE DO OBJĘCIA NA DOLNYM ŚLĄSKU

Izba Rzemieślnicza we Wrocławiu podaje, że według posiadanych przez biuro Izby informacji, zaczerpniętych z powiatowych referatów przemysłowych i referatów aprowizacji i handlu oraz od podległych Izbie organizacji cechowych — Dolny Śląsk posiada obecnie według niekompletnych danych niżej wymienione warsztaty i zakłady rzemieślnicze do objęcia przez rzemiosło polskie:

blacharstwo 35, bednarstwo 17, bieliźniarstwo 4, bandażownictwo 1, ciesielstwo 12, chemiczne czyszczenie, farbiarstwo 6, czapnictwo 4, dekarstwo 10, dziewiarstwo (pracownia kilimów ręczny warsztat tkacki) 2, fotografia 15, fryzjerstwo 113, garbarstwo 1, grawerstwo 1, garncarstwo 2, introligatorstwo 8, kamieniarstwo 20, kapelusznictwo 8, kołodziejstwo 191, koszykarstwo 20, kotlarstwo 2, kowalstwo 548, krawiectwo męskie 215, krawiectwo damskie 76, kuśnierstwo 3, kominiarstwo 3, lakiernictwo 1, malarstwo 54, murarstwo (przeds. bud.) 13 ortopedia 1, piekarstwo 184, powroźnictwo 4, rękawicznictwo 4, rzeźbiarstwo, kamieniarstwo 4, rzeźbiarstwo w drzewie 1, rzeźnictwo (masarnie) 135, rzeźnictwo (koni) 1, siodlarstwo (rymarstwo) 88, stolarstwo 480, ślusarstwo 111, szewctwo 336, szklarstwo 7, szczotkarstwo 7, szmuklerstwo 6, szlifierstwo 1, tokarstwo 6, tapicerstwo 45, zegarmistrzostwo 28, zduństwo 10, wyrób inst. muz. (fabr. fotep.) 2), naprawa instrumentów 1, warsztat rep. narzędzi kuchennych 1, warsztat rep. maszyn rolniczych 1, warsztat rep. rowerów 1, rusznikarstwo 1, giserstwo 1, warsztaty mechaniczne i ślusarz. metalow. 15, elektrointroligatorstwo 17.

Wykaz obejmuje — 22 powiaty, a mianowicie: powiaty Bolesławiec, Brzeg, Bystrzyca, Głogów, Jawor, Kożuchów, Lubin, Lwówek, Oława, Oleśnica, Rychbach, Środa, Strzelin, Świdnica, Syców, Trzebnica, Wrocław (powiat), Wałbrzych, Wołów, Ząbkowice, Złotoria i Żuraw.

Bliższych informacji udziela: Izba Rzemieślnicza we Wrocławiu, Pl. Muzealny 16.

NOWA TARYFA OPŁAT STEMPLOWYCH

Dekretem z dnia 20 marca 1946 r. wprowadzono w obowiązującej ustawie o opłatach stemplowych szereg zasadniczych podwyżek. Podwyżki te obowiązują od dn. 4 maja 1946 r. Poniżej zamieszczamy taryfę zmienionych opłat stemplowych, obowiązującą od dnia 4 maja 1946 r.

I. Pełnomocnictwa

1) Pełnomocnictwa zasadnicze — 50 zł.

2) Pełnomocnictwa upoważniające wyłącznie do zastępstwa przed sądem lub innym urzędem publicznym — 30 zł.

3) Pełnomocnictwo do zastępstwa w sprawie należącej w pierwszej instancji do sądu grodzkiego, sądu pracy oraz do odbioru kwoty pieniężnej ponad 500 zł (do 500 zł wolne) — 10 zł.

Opłacie podlega każdy egzemplarz pełnomocnictwa.

4) Odpisy pełnomocnictw składane w postępowaniu należącym w pierwszej instancji do sądu grodzkiego, do sądu pracy, podlegają bez względu na swą treść opłacie 10 zł.

Do uiszczenia opłaty od pełnomocnictw obowiązany jest mocodawca pełnomocnik zaś solidarnie z mocodawcą, jeżeli pełnomocnictwo przyjął.

Skasowanie znaczków na pełnomocnictwie może nastąpić także przez przepisanie znaczków datą skasowania, oraz nazwiskiem lub firmą mocodawcy albo pełnomocnika.

II. Podania.

1) Podanie wnoszone do urzędów państwowych (zasadniczo) — 50 zł. od załącznika — 5 zł.

Podanie ponowne, przy którym jedynie zostają złożone załączniki wolne, załączniki po — 5 zł.

Podanie o zezwolenie na prowadzenie przedsiębiorstwa zarobkowego, albo na urządzenie lub zmianę instalacji w zakładzie takiego przedsiębiorstwa, jeżeli załatwienie podania, według obowiązujących przepisów wymaga oględzin na miejscu — 100 zł,, od każdego załącznika — 5 zł.

2) Podanie (odwołanie) w którym petent żąda zmiany decyzji w przedmiocie daniny publicznej — 20 zł.

a) jeżeli suma sporna nie przewyższa 100 zł ale przewyższa 50 zł — 5 zł.

b) jeżeli suma sporna nie przewyższa 50 zł wolne od opłaty.

Podania innej treści tyczące się danin publicznych — 30 zł., załączniki po — 5 zł.

III. Opłaty od zezwoleń.

a) zezwolenie na stałe prowadzenie przedsiębiorstwa zarobkowego wymagającego koncesji — 400 zł.

b) zezwolenie na przedłużenie godzin wstępu do lokalu publicznego (restauracji itp.) ponad czas, przewidziany w przepisach policyjnych, udzielone na czas dłuższy niż 3 doby — 500 zł.

ODTWARZANIE ZAGINIONYCH DYPLOMÓW I ŚWIADECTW

Odtwarzanie zaginionych dyplomów i świadectw z ukończenia nauki (szkół, kursów, praktyk i t. p.) normuje dekret z 7. VII. 1945 (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz, 164). Zainteresowany winien zwrócić się do instytucji lub osoby, która dokument wystawiła, o wydanie nowego dokumentu lub jego duplikatu albo zaświadczenia zastępczego. Jeśli dana instytucja została zwinięta lub dana osoba zmarła, bez pozostawienia podkładek dokumentarnych, — należy uzyskać stwierdzenie tego faktu przez właściwą władzę (gminną). Zaświadczenie tej władzy lub odmowę wystawienia nowego dokumentu wzgl. duplikatu wskutek zaginięcia (zniszczenie) akt, dołącza się do kierowanego do sądu grodzkiego wniosku o odtworzenie dokumentu: wniosek ten winien zawierać dokładną treść zaginionego lub zniszczonego dokumentu (w miarę możności w dotychczasowym brzmieniu) i wskazanie dowodów (np. przedłożenie zachowanych odpisów, podkładek, wskazanie świadków, przesłuchania wnioskodawcy pod przysięgą). Sąd w formie postanowienia odtwarza dokument.

Wpis kupca jednostkowego lub spółki jawnej do rejestru handlowego uzależniony jest od wykazania, że dane **przedsiębiorstwo prowadzone** jest **w większym rozmiarze.** Pojęcie większego rozmiaru przedsiębiorstwa określało rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handdlu z 23. X. 1936 (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 590), które wszakże wskutek zmiany podstaw podatkowych stało się faktycznie nieaktualne. W ramach tego rozporządzenia Sąd Rejestrowy zwraca się do właściwej miejscowo Izby Przemysłowo-Handlowej i Izby Skarbowej o opinię. W świetle art. 10 i 11 dekretu o podatku obrotowym z 21. XII. 1945 (Dz. U. R. P. Nr. 3, poz. 23 z 1946 można przyjąć, iż przesłanką większego rozmiaru przedsiębiorstwa jest obrót roczny ponad 1 milion zł.

Rybołówstwo — Przemysł rybny

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W CZERWCU

Czerwiec pod względem osiągniętych połowów morskich, był jeszcze lepszym od maja, który wydawał się być miesiącem rekordowym. Zwiększeniu uległy połowy tylko na terenie dawnego naszego wybrzeża t. zn. na terenie działania M. U. R. — Gdynia. Na terenach innych urzędów utrzymały się one na ogół na poziomie miesięcy ubiegłych, a nawet na niektórych były nieco niższe.

Kryzys zbytu ryb, jaki obserwowano w maju nie dał się tak dotkliwie odczuć w czerwcu. Energiczna akcja ze strony wszystkich zainteresowanych czynników przyniosła pewną poprawę. Zbyt ryby świeżej uległ poważnemu powiększeniu, tak dalece że nawet wydatne zmniejszenie pracy zakładów solarskich nie spowodowało nowego kryzysu nadmiaru ryb w portach. Notowane jednak wypadki zepsucia się ryb w kraju na skutek gorąca i z powodu braku chłodni odpowiednich sklepów oraz składów z pomieszczeniami chłodzonymi wskazują na to, że kryzys został rozwiązany tylko przejściowo, a nie strukturalnie. Dopiero stworzenie dostatecznie rozbudowanej sieci sklepów rybnych zapewni normalne rozprowadzenie ryb świeżych. Rozwój rybołówstwa osiągnął już taki stan, że problem zbytu staje się zagadnieniem najważniejszym, warunkującym normalną pracę rybaków. Wskazywanie na konieczność przystąpienia do zakładania szerokiej sieci odpowiednich sklepów i składów w kraju jest dla rozwoju rybołówstwa niezbędne. Zapoznawanie szerokich sfer społeczeństwa i czynników zainteresowanych z zagadnieniami, które stanowią o rozwoju lub upadku tak ważnej dziedziny pracy na morzu jaką jest rybołówstwo, jest konieczne.

Propaganda spożycia ryby morskiej musi być również pchnięta na realne tory. Piękne wyniki w tej dziedzinie osiągnął Morski Instytut Rybacki przez zorganizowanie w Poznaniu w szeregu stołówek fabrycznych pokazu gotowania i smażenia dorsza. Na skutek pokazów zwiększyły się znacznie zamówienia z tego terenu. Podobne wyniki osiągnęły inne instytucje zajmujące się handlem rybnym.

Cyfrowo połowy w czerwcu przedstawiały się następująco:

a) złowiono w kg (w maju ogółem 2.369.832 kg)

b) wartość w zł (w maju ogółem 58.905.625,— zł)

Zmniejszenie wartości nastąpiło na skutek obniżenia ceny dorsza, stanowiącego ponad 80% połowów.

Tabor rybacki.

Dalszemu wydatnemu zwiększeniu uległ tabor rybacki. Na skutek intensywnej akcji remontów jednostek podniesionych z wody oddano do użytku w czerwcu 16 kutrów. Stan kutrów czynnych na naszym wybrzeżu dzięki temu osiągnął cyfrę 90 jednostek. Ponieważ przeszło 50 jednostek znajduje się obecnie na stoczniach w remoncie a 22 w budowie, widoki na dalsze wydatne zwiększenie się stanu flotylli rybackiej są pomyślne.

W związku z uruchomieniem kredytów przewidzianych planem inwestycyjnym na rozbudowę taboru rybackiego stocznie rybackie M. I. R. w najbliższym czasie przystąpią do seryjnej budowy większej ilości kutrów i łodzi.

Do rewindykowania z Niemiec mamy jeszcze ponad 30 kutrów. 12 z nich zostało zowlnionych już przez okupacyjne władze brytyjskie. Celem ich przejęcia wyjechała w czerwcu ekipa 35 rybaków zorganizowana przez Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego.

Jak z powyższego widać, tabor rybacki, który w czasie wojny uległ niemal 100% zniszczeniu odbudowuje się niezmiernie szybko.

Szkoła rybaków dalekomorskich.

W poprzednim numerze wskazywaliśmy na znaczenie rybołówstwa dalekomorskiego.

Jest to rybołówstwo, które ma w Polsce za sobą dopiero kilka lat pracy. Nie zdołaliśmy jeszcze wyszkolić przed wojną odpowiedniej ilości marynarzy - rybaków do obsadzenia wszystkich statków dalekomorskiego rybołówstwa, jakimi dysponowaliśmy. Z konieczności musieliśmy angażować fachowców zagranicznych. Po wojnie przystępując do organizowania tego rybołówstwa musieliśmy stwierdzić brak załóg polskich. Obywatel Minister Żeglugi zlecił G. I. R. M. przygotowanie wniosków zmierzających do rozwiązania problemu dostarczenia wyszkolonych rybaków na statki rybackie. Specjalna Komisja opracowała materiały i postanowiła powołać stałą szkołę rybaków dalekomorskich w Gdyni. Szkoła wyposażona w trawlery szkolne na rocznych kursach przygotowywać będzie kadry załóg statków dalekomorskich. Postanowiono, że organizację szkoły i stronę administracyjną obejmie Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, które w wykańczanym obecnie Domu Żeglarza w Gdyni oddało na ten cel lokale szkolne. Opiekę nad programem szkoleniowym obejmie G. I. R. M., który wskaże Dyrektora Nauk, dostarczy w miarę możności wykładowców, pokryje ze swego budżetu część wydatków i przydzieli szkole statki szkolne. Statki takie w postaci 2 trawlerów rybackich zakupiła dla Polski U. N. R. R. A. Są one obecnie przystosowywane do potrzeb szkoleniowych w Anglii i w ciągu 2 miesięcy mają nadejść do Polski.

Powstanie stałej szkoły rybaków dalekomorskich rozwiąże problem załóg na polskie statki rybackie dopiero z biegiem lat. Narazie w latach najbliższych korzystać będziemy musieli, podobnie jak przed wojną z pomocy fachowców zagranicznych.

Rybny przemysł przetwórczy.

W czerwcu 75 zakładów zatrudniających 1,272 pracowników uzyskało ryb solonych, wędzonych i konserwowych 854,698 kg.

Import rybny:

Bardzo wysoki był import w czerwcu. Zmienił się jednak jego skład; powiększeniu uległ dowóz ryb solonych zwłaszcza śledzi, zmniejszył się natomiast import ryb świeżych. Zmniejszenie dowozu ryb świeżych w okresie letnim ma duże znaczenie dla raszego rybołówstwa. Na zniejszenie tego importu nalegały władze rybackie wskutek powstałego kryzysu zbytu ryb w maju. Sumaryczne zestawienie importu w czerwcu przedstawiała się następująco: pryzwieziono ryb świeżych, solonych, w.dzonych i konserw rybnych 8. 387.603 kg.

Mgr. Milanowski Ludwig

RYBY W HANDLU MIĘDZYNARODOWYM

Coraz żywszy ruch eksportowy w dziedzinie produktów rybnych przejawia **Dania.**

Norwegia i **Islandia** posiadają dobry rynek zbytu w Stanach Zjednoczonych.

Belgijska flota rybacka wróciła obecnie z Anglii do kraju macierzystego, przywożąc duże ładunki do Ostendy i Zeelbruegge. Obecnie **Belgia** stara się o uzyskanie licencji importowej na eksport 150 ton ryb tygodniowo do Anglii.

Holandia rozpoczęła na nowo eksport ryb do Zjednoczonego Królestwa (U. K.).

Islandia winna dostarczyć 500 ton ryb mrożonych do **Francji,** jest to tranzakcja na 1,500,000 kr. Islandia ma dostarczyć również 3.000 ton ryb solonych do Grecji. Cena za 1 kg wynosi kr. 1.70.

Islandia zawarła obszerną umowę kompensacyjną z Czechosłowacją, na podstawie której ma ona dostarczyć ryby, a Czechosłowacja maszyny. Islandzkie gazety podają, że kutry ich wyładowują tygodniowo ładunki ryb o wartości 7 do 10 milionów koron, w miastach angielskich.

Samochody-chłodnie w duńskim eksporcie ryb

W okresie minionych miesięcy od chwili ukończenia wojny, dość duże transporty ryb z Danii zostały przewiezione do **Belgii, Holandii, Szwajcarii** i **Czechosłowacji**, a ponieważ ruch kolejowy z Danii do krajów południowych został przerwany, duńskie samochody ciężarowe — rybne, przejęły cały transport. Teraz, kiedy ruch kolejowy został przywrócony w tym samym rozmiarze, w formie specjalnych pociągów z Padborg do Szwaicarii, Czechosłowacji, Holandii, Belgii i Francji, ukazała się obok transportu samochodami ciężarowymi możliwość uzyskania przodującego stanowiska przez transporty kolejowe. W związku z tym należy jednak nadmienić, że ładunek, wysyłany drogą kolejową, może posiadać tylko charakter zwykłego frachtu i nawet, jeśli **pociągi przyjeżdżają do Szwajcarii i Czechosłowacji w 4—6 dni,** kolej nie daje z tego tytułu żadnej gwarancji. Możliwość uzyskania przodującej pozycji przez pociągi szybkobieżne (ekspress) musi być jeszcze traktowana jako fakt bardzo odległy.

Frachty przy transporcie **samochodami ciężarowymi — rybnymi** zmieniły się nieco. Od granic duńskich do Basel wynoszą około kr. 42 na 100 kilo, a do Pragi około kr. 55 na 100 kilo. Jako przyczynę tego musimy przyjąć dość wysokie ceny, na które wpływa częściowo **brak ładunków powrotnych,** częściowo **wysokie ceny materiałów pędnych.** Czas transportu z Padborg do Basel wynosi około 36 godzin, do Pragi zaś 50 godzin. Dłuższy czas transportu do Czechosłowacji i proporcjonalnie wyższy fracht jest spowodowany okrążaniem rosyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech.

Duńskie samochody ciężarowe — rybne ładowane są od 10—15 ton, pojedyncze wozy jeżdżące dla firmy Wilson, ładowane są powyżej 35 ton.

Odpowiednio do gatunku transportowanych ryb i sezonu używane są:

1. wozy pokryte płótnem,
2. wozy zamknięte,
3. wozy izotermiczne (z izolowanymi ścianami).

Powyższe wozy zamrażane są lodem naturalnym, albo sztucznym, niektóre z nich są ponadto zaopatrzone w maszyny ochładzające, tak, aby szoferzy mogli kontrolować stałą temperaturę w wozach w czasie jazdy.

Przed wojną duńskie wozy ciężarowe-chłodnie dokonywały transportu do Włoch, Hiszpanii i krajów bałkańskich.

Rynki towarów kolonialnych

Herbata na rynkach światowych

Eksport herbaty z Indii, Ceylonu i Afryki Brytyjskiej nadal nie dorównuje zapotrzebowaniu, chociaż łatwiejsze możliwości transportowe poniekąd polepszają sytuację.

Indie Brytyjskie: Zbiory herbaty w roku 1945 są stanowczo lepsze od zbiorów z roku poprzedniego. Szacuje się je na 525 do 530 milionów lbs, z czego przypada na Indie Północne 435 milionów lbs i na Indie Południowe 90 do 95 milionów lbs.

Indie Holenderskie: Obszar plantacji herbaty na Jawie obejmował w roku 1943 105.625 hektarów, w pierwszej połowie 1945 roku zaś tylko 54.319 hektarów. Reszta została albo zaniedbana, lub też zniszczona.

Produkcja w roku 1943 wyniosła 4,3 mil. lbs herbaty, w roku 1944 zaś tylko 3,4 mil. lbs., z czego 1/3 część została zużytkowana przez ludność, reszta została wyeksportowana. Z 220 fabryk, które zajmowały się przerobem herbaty w roku 1941, pozostało w końcu dzięki okupacji zaledwie 50. Większą część maszyn wywieziono, fabryki częściowo zniszczono, a 20 z nich dostosowano do wyrobu materiału wybuchowego.

Wschodnia strona Sumatry posiadała 21.732 hektarów plantacji herbacianych, z których 6.885 hektarów zostało zniszczonych, fabryki spalone i maszyny wywiezione. Produkcja w roku 1944 wyniosła około 6 mil. lbs, 1/10 część produkcji roku 1941. — Cyfry te świadczą wymownie o szkodach, które wojna wyrządziła na terenach Indii Holenderskich. Ponieważ jednak najlepsze plantacje zostały ocalone od zniszczenia, sytuacja na ogół nie jest niekorzystna i należy w dalszym ciągu oczekiwać poprawy.

Stany Zjednoczone: importowały w 1945 roku 87.362.312 lbs herbaty, z czego przypadało 10.835.064 lbs na wojsko, zaś 76.527.248 lbs na ludność cywilną.

W bieżącym roku zamierza ona importować z Japonii 3.000.000 lbs herbaty wartości 1.500.000 dolarów w zamian za dostawy towarów pierwszej potrzeby. Formoza dysponuje obecnie 4.000.000 lbs herbaty, które władze chińskie mają zamiar zamienić na maszyny, nawóz i inne artykuły. Przed wojną Stany Zjednoczone zaspokajały 14% swych zapotrzebowań w herbacie w Japonii i Formosie.

W obecnym sezonie herbacianym, który rozpoczął się z dniem 1 kwietnia br. i skończy się z dniem 31 marca 1947 r. 80 — 90 mil. lbs herbaty z Indii i Ceylonu dopuszczono na import, z czego 60% już przydzielono, pozostałe 40% zaś odroczono do późniejszego terminu. Rozdział kontyngentu lub pozwolenia na import herbaty z Jawy, Sumatry, Chin i Japonii nastąpi po 31 lipca br.

Rząd w Stanach Zjednoczonych, który przez 4 lata sam importował, odstąpił obecnie od tego systemu i zezwala już na indywidualny import. Istnieją jednak jeszcze pewne zarządzenia, które ograniczają tą swobodę. Tak n. p. prawo sprowadzania herbaty przysługuje tylko takim importerom, którzy już przed wojną przywozili ten towar z zagranicy. Poza tym przydziela Rząd każdemu importerowi pozwolenie na przywóz, na który musi złożyć wniosek, podając swe zapotrzebowanie i podporządkowując się życzeniom władz co do jakości i ceny herbaty, którą zamierza importować.

Wielka Brytania importowała następujące ilości herbaty:

1938/39	438.153.000 lbs
1942/43	303.148.000 lbs
1944/45	434.174.000 lbs

Zmniejszony import w roku 1942/43 spowodowany był przez stratę poniesioną w statkach podczas najkrytyczniejszych miesięcy wojny.

Ameryka Południowa staje się wzrastającym rynkiem zbytu na herbatę. Chile i Argentyna są obecnie najważniejszymi spożywcami herbaty indyjskiej, a herbata z Ceylonu wprowadzona została do Ameryki Południowej pomimo trudności w wysyłce i konkurencji spowodowanej przez rozpowszechnione zużycie namiastek. Tak po stronie zachodniej, jak i na północy (Ekuador i Kolumbia) importuje się pakowaną herbatę zarówno ze Stanów Zjednoczonych, jak i z Wielkiej Brytanii. Herbaty te pochodzenia indyjskiego, lub ceylońskiego, często zmieszane są z herbatą „yerba mate".

W ostatnich latach różne kraje Południowej Ameryki, a zwłaszcza Brazylia, Peru i Argentyna rozpoczęły z powodzeniem hodowlę herbaty na własnych plantacjach. Produkcja krajowa wzrosła szczególnie w czasie wojny, gdy nie można było sprowadzić herbaty w dostatecznej ilości z zagranicy. Obecnie Brazylia produkuje herbatę w takiej mierze, że może eksportować do krajów sąsiednich.

Wanilia.

Na sezon 1945/46 przewidywana była światowa produkcja ca 1.100.000 lbs. Z tego na Madagaskar 600.000 lbs, Meksyk pomiędzy 175.000 i 350.000 lbs, Reunion poniżej 110.000 lbs, Oceania francuska 280.000 lbs. Import Stanów Zjednoczonych był przewidywany na ca 1.000.000 lbs.

A. Wiatrak

Polish Sea Chronicle

RENOVATION WORKS IN THE POLISH SHIPYARDS

The Polish Shipyards have begun several big works in the current period: The first of them is complete renovation of M/S „Kraków" (Shipyard No. 1) let by Gdynia — America Shipping Lines.

The Skandinavian Shipyards could not undertake such an order in desired term. In spite of that the Polish Shipyards perfor med such a huge work in so short time that it can be taken as their great success.

M/S „Morska Wola" is the next ship of this shipyard. S/S „Wisła" stays in shipyard No. 13 in Gdynia, also submarines: „Sęp" and „Ryś", that waits its capital renovation of about 10 months. At the same time smaller works over Polish and other ships have been done: Shipyard No. 1 S/S „Samwis" (Brit.), S/S„Lafayette Victory" (Amer), S/S „Harold J. Pratt" (Amer.), S/S„Clareville Victory" (Amer.) and S/S „Białystok" (Polish).

Shipyard No. 12 in Gdynia: S/S „San Marino" (Brit.), S/S „Alancon B. Houghton" (Amer.), S/S „Grane" (Sweed.), S/S Wiliam Wilner" (Amer.), S/S „James Kerney" (Amer.), S/S „Alancon B. Houghton" (Amer.). again, S/S „White Lands" (Amer.),

Shipyard No. 2 renowed the haulers: „Żegota", „Krystyna", „Ursus" , „Sokół" and repairs 8 yachts.

RECONSTRUCTION OF ELBLĄG SHIPYARD

This Shipyard is reconstructed as its buildings, as in its instalations and engines. The following departments are ready to the production at present:

1. Iron-Foundery with 10 T cast capacity
2. Iron Construction Dept. with capacity of riveting or electric velding of construction up to 70 T.
3. Engineering Department
4. Colour Metal - Foundery Dept.

This Shipyard use to perform the loco orders (mostly iron constructions) . As a current order are being performed: two Pasieka dams, the parts of coke crane for Elbląg gaz factory renewing of power stations engines etc.

The Shipyard is being producing 70 T. of brake bloks and five-grates for Polish State Railway and further 197 T. brake bloks will be ordered in the nearest future.

Ship Dept. just renews 2 cutters at present, but all necessary works are begun in order to prepare the Shipyard for grate expected orders.

LLOYD'S REPRESENTANTIVE EXAMINES THE POSSIBILITY OF THE POLISH SHIPPING INDUSTRY

Mr. Juniper, Lloyd's Register's representative came to this country and has visited the United Polish Shipyards. His visit can be understood as an important event not only for the shipyards themselves but also for other branches of our industry.

THE NEW CRANES

Port Reconstruction Office has ordered lastely 10 constructions of cranes for the Polish ports. They have been ordered in the United Polish Shipyards. The Shipyards will produce only iron construction. The engines and electric instalations will be made by some other firm.

EXPORT OF CHAIRS TO BRITAIN

The big consignements of chairs is just coming to Gdynia Port to be shipped for Britain. The chairs are stored in Stores of Quay Station and gradually shipped on ships and forwarded to England. They are beech bent-wood chairs. The first part of them has been shipped last few days on S/S „Śląsk".

RENOVATION OF FAR-SEA FISHING

A lot of far-sea fishing ships is to be bought according to the programm of UNRRA's supplies for the Polish Fishing.

Some second hand ships will be bought in Britain, some according to the agreement, — built in Brit. Shipyards.

The first of those „UNRRA's" ships, steam trawler „Castor" came to Gdynia on May this year.

The Fishing Authorities gave it to „Dalmor" Fish Co. — „Castor" brought its first „cargo" under Polish flag: 14000 kos. of fish.

That was the beginning of our far-sea fishing renewed after the war.

Wydawca: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni · Redaguje Kolegium · Adres Redakcji: Gdynia, ul. Świętojańska 99, tel. 27-242 · P. K. O. XI-111 · Ogłoszenia dla „Morskiego Przeglądu Gospodarczego" przyjmuje „MAT" — Biuro Ogłoszeń Morskiej Agencji Telegraficznej, Gdynia, Świętojańska 99, tel. 27-343. W-01670

Druk. Mar. Woj. 7. 46 Nr 547 W-01670